



Bundesnetzagentur

Genehmigung lang laufender Rahmenverträge gemäß § 14a Abs. 2 AEG

- Kundeninformation -

Bundesnetzagentur für Elektrizität,
Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Bonn, September 2013

Herausgeber

Bundesnetzagentur für Elektrizität,
Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Tulpenfeld 4
53113 Bonn
Tel.: +49 228 14-0
Fax: +49 228 14-8872
poststelle@bnetza.de
www.bundesnetzagentur.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	5
2.	Rechtliche Grundlagen.....	6
2.1	Vorgaben der RL 2012/34/EU, Art. 17.....	6
2.2	Umsetzung der Genehmigungspflicht lang laufender Rahmenverträge in Deutschland.....	6
2.2.1	Genehmigungspflichtige Rahmenverträge	6
2.2.2	Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 14a Abs. 2 AEG	7
2.2.3	Genehmigungspflicht für verlängerbare Rahmenverträge	9
3.	Genehmigung von Rahmenverträgen.....	10
3.1	Nutzen lang laufender Rahmenverträge.....	10
3.2	Prüfkonzept der Bundesnetzagentur	11
3.2.1	Ziele des Prüfkonzeptes	11
3.2.2	Allgemeine Festlegungen	12
3.2.3	Genehmigungsvoraussetzungen im Einzelnen	13
4.	Unterlagen und Nachweise	17
5.	Anhang.....	19
5.1	Überblick über Verträge von Eisenbahnunternehmen, die bei der Genehmigung berücksichtigt werden können.....	19
5.1.1	Verträge von Zugangsberechtigten	19
5.1.2	Verträge von Betreibern der Schienenwege.....	20
5.2	Kapitalwertmethode zur Bestimmung des Amortisationszeitpunktes einer Investion	22
5.3	Beispiel für die Überprüfung einer Investition mittels Kapitalwertmethode .	24

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Überblick über die Laufzeiten von Rahmenverträgen.....	6
Abb. 2: Zielkonflikt bei der Genehmigung von Rahmenverträgen.....	8
Abb. 3: Überblick über allgemeine Festlegungen/Voraussetzungen.....	10

1. Einleitung

Die jährliche Neuvergabe konkreter Trassen erschwert eine mittel- und langfristige Planung bei den Eisenbahnunternehmen, obwohl Planungssicherheit insbesondere bei Investitionen von Schienenwegsbetreibern und Zugangsberechtigten eine große Rolle spielt. Mit dem Abschluss eines Rahmenvertrags kann Fahrwegkapazität jedoch auch über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode garantiert werden¹.

Mit Rahmenverträgen wird den geschäftlichen Anforderungen der Eisenbahnunternehmen Rechnung getragen. Durch den Gewinn an Planungssicherheit soll ein Anreiz zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Investitionen in Schienennetze und mehr Wettbewerb und Verkehr auf der Schiene geschaffen werden.

Beim Abschluss von Rahmenverträgen ist Markttransparenz und Diskriminierungsfreiheit sicherzustellen. Denn auch hier besteht eine große Gefahr der Benachteiligung von Wettbewerbern. Somit bedarf es der Aufsicht durch die Bundesnetzagentur:

- Gemäß § 14d Abs. 4 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) müssen Schienenwegsbetreiber die Bundesnetzagentur über den Abschluss eines Rahmenvertrages informieren (Mitteilungspflicht).
- Bei einem lang laufenden Rahmenvertrag ist die Laufzeit des Rahmenvertrags von der Genehmigung der Bundesnetzagentur abhängig, vgl. § 14a Abs. 2 AEG (Genehmigungspflicht).

Im Rahmen dieses Leitfadens wird ausschließlich auf das Verfahren der Genehmigung lang laufender Rahmenverträge eingegangen.

¹ Die Zusage bezieht sich nicht auf konkrete Trassen, sondern auf mögliche Trassen innerhalb einer Bandbreite.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1 Vorgaben der RL 2012/34/EU, Art. 17

Rahmenverträge sind grundsätzlich für eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren abzuschließen. Eine Laufzeit von mehr als fünf Jahren kann vereinbart werden, wenn diese durch den Abschluss geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken gerechtfertigt erscheint. Laufzeiten von mehr als zehn Jahren sind nur in Ausnahmefällen zulässig, wobei besondere Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt werden müssen. Die lange Laufzeit können die Parteien danach mit umfangreichen und langfristigen Investitionen, verbunden mit vertraglichen Verpflichtungen begründen.

Um zu überprüfen, ob die Parteien eines Rahmenvertrags die o. g. Voraussetzungen erfüllen, können die Mitgliedsstaaten die Wirksamkeit des Rahmenvertrages von der Genehmigung der zuständigen Regulierungsstelle abhängig machen².

2.2 Umsetzung der Genehmigungspflicht lang laufender Rahmenverträge in Deutschland

2.2.1 Genehmigungspflichtige Rahmenverträge

Die Genehmigung von Rahmenverträgen wurde in Deutschland mit dem Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27.04.2005³ in nationales Recht umgesetzt. Der in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) eingefügte § 14a regelt seitdem, ob und unter welchen Voraussetzungen Anträge auf Genehmigung von Rahmenverträgen vorzulegen sind.

Gemäß § 14a Abs. 2 AEG können Rahmenverträge, die eine Laufzeit von fünf Jahren nicht übersteigen, ohne die Genehmigung der Bundesnetzagentur abgeschlossen werden.

Für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Unternehmen, die Güter durch ein EVU befördern lassen wollen⁴ besteht eine Genehmigungspflicht, wenn die Laufzeit des Rahmenvertrags die Dauer von fünf Jahren übersteigt.

Nach § 14a Abs. 2 S. 3 AEG sind Aufgabenträger und die in § 15 Abs. 1 AEG genannten Behörden⁵ - unabhängig von der Laufzeit des Rahmenvertrags - von der Genehmigungspflicht befreit.

² RL 2012/34/EU, Art. 17

³ BGBl. I 1138

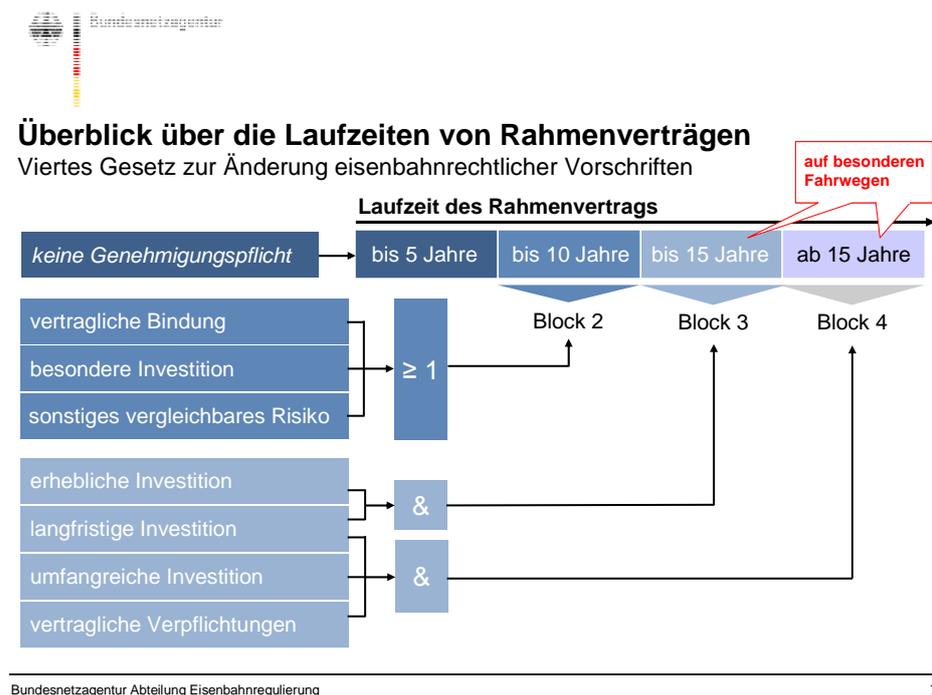
⁴ Zugangsberechtigte gem. § 14 Abs. 2 Nr. 2 AEG

⁵ Zugangsberechtigte gem. § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG

2.2.2 Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 14a Abs. 2 AEG

Der europäische Gesetzgeber hat bereits eine Abstufung vorgenommen und erklärt, unter welchen Voraussetzungen ein Rahmenvertrag von der Regulierungsstelle zu genehmigen ist. In das Allgemeine Eisenbahngesetz ist diese Einteilung weitestgehend übernommen worden. Auf der Grundlage des § 14a AEG⁶ lässt sich eine Einteilung der Rahmenverträge nach der Laufzeit mit den entsprechend vorliegenden Genehmigungsvoraussetzungen ableiten, die nachfolgend dargestellt ist.

Abb. 1: Überblick über die Laufzeiten von Rahmenverträgen



Die Laufzeiten werden in vier Fallgruppen (sog. Blöcke) unterteilt. Der erste Block umfasst eine Dauer von bis zu fünf Jahren. Eine Genehmigung durch die Bundesnetzagentur ist nicht erforderlich. Eine Mitteilung über den Abschluss eines entsprechenden Rahmenvertrages an die Bundesnetzagentur hat nach §14d Abs. 4 AEG zu erfolgen.

In den zweiten Block fallen Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf bis zehn Jahren. Diese Rahmenverträge sind hinsichtlich der Laufzeit genehmigungspflichtig.⁷ Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller vertragliche Bindungen, besondere Investitionen oder sonstige vergleichbare Risiken nachweist.

⁶ AEG i. d. F. vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 (2396) [1994, 2439]), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146)

⁷ ausgenommen sind Zugangsberechtigte gem. § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG

Der dritte Block umfasst Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als zehn bis fünfzehn Jahren. In diesen Fällen ist eine Genehmigung zu erteilen, wenn der Rahmenvertrag auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG geschlossen werden soll⁸ und der Antragsteller erhebliche und langfristige Investitionen nachweist.

Der vierte Block ist für Rahmenverträge vorgesehen, die eine Laufzeit von fünfzehn Jahren überschreiten. Die Genehmigung ist nur für solche Rahmenverträge zu erteilen, die auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG geschlossen werden sollen⁹ und wenn umfangreiche und langfristige Investitionen durch den Antragsteller nachgewiesen werden, die mit vertraglichen Verpflichtungen verbunden sind und deren geplanter Abschreibungsverlauf mindestens die beantragte Vertragslaufzeit umfasst.

Sowohl bei den Rahmenverträgen des dritten und des vierten Blocks stellen die Verkehrsleistungen auf „besonderen“ Fahrwegen das erste Kriterium dar, das zur Genehmigung des Antrags erfüllt werden muss. Die Bundesnetzagentur berücksichtigt bei der Prüfung der Anträge auf entsprechend lang laufende Rahmenverträge die Trassen, die durch den Betreiber der Schienenwege als besonderer Fahrweg im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG deklariert sind sowie Zu- und Ablaufwege bzw. Anschlussfahrwege dieser besonderen Fahrwege vom und bis zum nächsten kommerziell sinnvollen Halt. Darüber hinaus können Zwischenverbindungen zwischen besonderen Fahrwegen berücksichtigt werden, sofern die folgenden Bedingungen alle erfüllt sind:

- Die Zwischenverbindungen auf nicht besonderen Fahrwegen sind für den Streckenverlauf insgesamt notwendig.
- Es handelt sich bei den besonderen Fahrwegen und den zu berücksichtigenden Verbindungsstrecken zwischen diesen um einen zusammenhängenden Streckenverlauf, d.h. die Strecken ohne besonderen Fahrweg stellen keine separaten, von der Hauptstrecke abgehende Streckenverläufe dar (bspw. Flügelstrecken).
- Der Anteil der berücksichtigungsfähigen Zu- und Ablaufwege sowie der Verbindungsstrecken auf nicht besonderen Fahrwegen darf einen maximalen Anteil von 50% jeder durch den Rahmenvertrag zu sichernden Bandbreiten nicht überschreiten.

⁸ ausgenommen sind Zugangsberechtigte gem. § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG

⁹ ausgenommen sind Zugangsberechtigte gem. § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG

2.2.3 Genehmigungspflicht für verlängerbare Rahmenverträge

Nach Artikel 1 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 19.05.2009¹⁰ können Unternehmen für Zugtrassen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG ab 01.01.2010 einen einmalig um fünf Jahre verlängerbaren Rahmenvertrag abschließen, wenn sie bereits bis zum 31.12.2009 auf diesen Zugtrassen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen¹¹. Diese Rahmenverträge sind ebenfalls von der Bundesnetzagentur zu genehmigen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller vertragliche Bindungen oder besondere Investitionen nachweist¹².

¹⁰ BGBl. I S. 1100

¹¹ § 38 Abs. 8 AEG

¹² ausgenommen sind Zugangsberechtigte gem. § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG

3. Genehmigung von Rahmenverträgen

3.1 Nutzen lang laufender Rahmenverträge

Der Abschluss von Verträgen oder die Entscheidung über Investitionen ist in der Regel mit einem Risiko verbunden. Dieses Risiko steigt mit zunehmender Laufzeit der vertraglichen Verpflichtungen und/oder des Amortisationszeitraums¹³ einer Investition an, was auf eine abnehmende Planungssicherheit des Unternehmens für weiter in der Zukunft liegende Zeiträume zurückzuführen ist.

Der Unternehmer muss seinen Kapitalgebern nachweisen, dass keine Fehlinvestition zu erwarten ist. Eine Fehlinvestition liegt vor, wenn die mit der Investitionsentscheidung generierten Kapitalrückflüsse tatsächlich soweit hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückliegen, dass sich der Unternehmer mit der Nichtdurchführung besser gestellt hätte. Bei den Planungen wird daher nach Möglichkeiten gesucht, das unternehmerische Risiko zu minimieren und somit Vermögenseinbußen, die durch das Eintreten der Risiken entstehen könnten, weitestgehend auszuschließen.

Ein lang laufender Rahmenvertrag kann einen wichtigen Beitrag zur Risikominimierung leisten. Ziel lang laufender Rahmenverträge ist es, ein Risiko zu verringern, das für den Antragsteller aufgrund der hohen Laufzeit nicht oder nach der Investitionsentscheidung nicht mehr beeinflussbar ist. Ziel der Risikominimierung durch lang laufende Rahmenverträge ist es, solche Verkehre zu ermöglichen, die aufgrund einer Risikobewertung ohne die Möglichkeit eines lang laufenden Rahmenvertrag oder allgemeiner Zurückhaltung nicht zustande gekommen wären. Insoweit wird auch der gesetzgeberischen Maßgabe eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs¹⁴ Rechnung getragen. Gleichzeitig kann und wird durch lang laufende Rahmenverträge das unternehmerische Risiko nicht vollständig eliminiert.

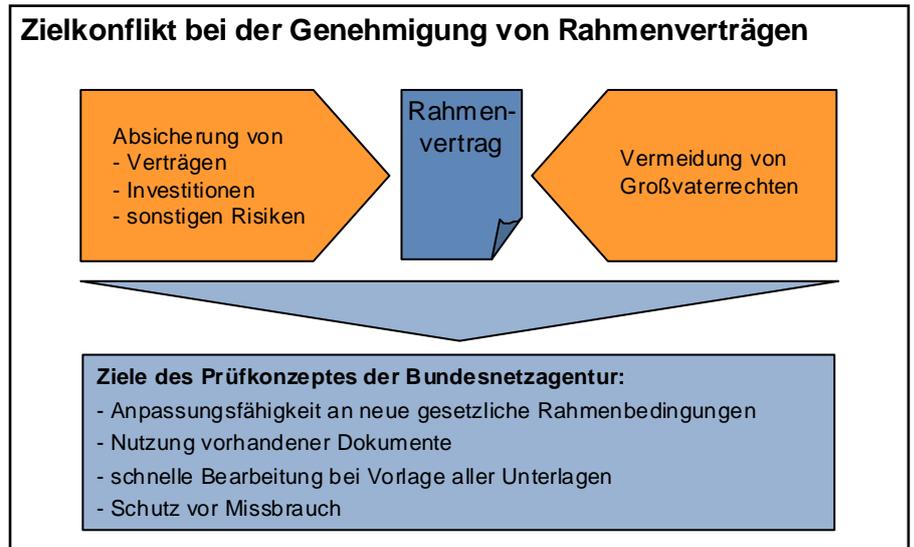
Die Vertragsparteien selbst verfolgen indessen meist andere Ziele, die je nach der Interessenslage der beteiligten Unternehmen konkurrieren bzw. im Widerspruch zueinander stehen. Einerseits geht es um die oben bereits beschriebene Absicherung von Verträgen, Investitionen oder sonstigen Risiken, um nicht beeinflussbare Risiken des Antragstellers zu minimieren. Andererseits geht es um die Vermeidung von

¹³ Die Amortisationszeit ist der Zeitraum, innerhalb dessen das durch die Investition gebundene Kapital zurückgeflossen (zurückverdient) ist.

¹⁴ Vgl. § 1 Abs. 1 S. 1 AEG

Großvaterrechten bei der Vergabe von Fahrwegkapazität.¹⁵ Dieser Zielkonflikt muss bei der Genehmigung von lang laufenden Rahmenverträgen berücksichtigt werden.

Abb. 2: Zielkonflikt bei der Genehmigung von Rahmenverträgen



3.2 Prüfkonzept der Bundesnetzagentur

3.2.1 Ziele des Prüfkonzeptes

Um eine effiziente, einheitliche und jederzeit nachvollziehbare Prüfung von Anträgen über lang laufende Rahmenverträge zu ermöglichen, hat die Bundesnetzagentur ein Prüfkonzept erarbeitet. Bei der Konzeption des Prüfkonzeptes wurden die nachfolgenden Punkte besonders beachtet:

- Anpassungsfähigkeit an neue gesetzliche Rahmenbedingungen
- Weitestgehende Nutzung vorhandener Dokumente, damit bei den Unternehmen kein zusätzlicher Bürokratiekostenaufwand entsteht¹⁶
- Sicherstellung einer schnellen Bearbeitung der Anträge bei Vorlage aller erforderlichen Unterlagen aufgrund der Vereinheitlichung vieler Prüfungsschritte
- Schutz vor Missbrauch durch die Antragsteller

¹⁵ Daher können zu tätige bzw. getätigte Investitionen, die bereits die Genehmigung eines lang laufenden Rahmenvertrages begründet haben, nicht für die Begründung von weiteren oder von Folge-Rahmenverträgen herangezogen werden. Somit kann jede Investition nur einen lang laufenden Rahmenvertrag begründen. Dies entspricht dem beschriebenen Grundsatz, dass die Rahmenverträge investitionsentscheidungsfördernd wirken sollen. Da eine Investitionsentscheidung nur einmal getroffen werden kann, wird diese auch nur einmal „gefördert“.

¹⁶ Vgl. hierzu Abschnitt 4 „Unterlagen und Nachweise“

3.2.2 Allgemeine Festlegungen

Vor der Prüfung der einzelnen Genehmigungsvoraussetzungen „vertragliche Bindungen“, „Investitionen“ oder „sonstige vergleichbare Risiken“, werden allgemeine Festlegungen getroffen, die für alle Merkmale gleichermaßen Geltung haben (Abb. 3).

3.2.2.1 „enger Bezug“

Die dem Antrag auf Genehmigung eines lang laufenden Rahmenvertrags zugrunde liegenden Genehmigungsvoraussetzungen müssen einen hinreichend engen Bezug zur Laufzeit des Rahmenvertrags vorweisen. So ist sichergestellt, dass der Rahmenvertrag zur Zweckerreichung beiträgt.

Das heißt,

- vertraglich einzugehende Verpflichtungen müssen über die beantragte Rahmenvertragszeitraum bestand haben.
- Die Investition, bzw. die mit der Investition verbundenen Wirtschaftsgüter müssen überwiegend in der Rahmenvertragslaufzeit (zu mindestens 50% der beantragten Vertragsdauer) eingesetzt werden.
- sonstige vergleichbare Risiken ebenfalls über den regulären 5-Jahrs-Rahmenvertragszeitraum bestehen.

Beispiel: Ein EVU schafft neue Triebwagen an und möchte die Investition durch lang laufende Rahmenverträge absichern. Um die Genehmigung zu erhalten, muss das EVU sicherstellen, dass die neu beschafften Fahrzeuge zumindest überwiegend (d.h. zu mindestens 50%) auf den durch den Rahmenvertrag abgesicherten Fahrwegen eingesetzt werden.

3.2.2.2 Risikominimierung

Mit der zweiten Festlegung wird der Vorgabe der Bundesnetzagentur Rechnung getragen, dass der Rahmenvertrag das unternehmerische Risiko des Unternehmens signifikant verringern muss. Das setzt selbstverständlich voraus, dass mit der zu erwartenden Verkehrsleistung ein Risiko verbunden ist, welches durch die lange Laufzeit des genehmigungspflichtigen Rahmenvertrags minimiert werden kann. Die Risikoverringern ist essentiell für die Prüfung von Anträgen.

3.2.2.3 Bewertungsstetigkeit

Soweit die Genehmigungsvoraussetzungen „vertragliche Bindungen“, „Investitionen“ oder „sonstige vergleichbare Risiken“ alternativ eintreten können¹⁷, sollten keine unterschiedlichen Eintrittsschwellen gelten, die andere Marktteilnehmer benachteiligen. Diese Anforderung bezeichnet die Bundesnetzagentur als Bewertungsstetigkeit und

¹⁷ § 14a Abs. 2 S. 2 Nr. 1 AEG

soll durch Anwendung einer einheitlichen Methode (Kapitalwertmethode) sicherstellen, dass von den Antragsstellern bei allen Merkmalen die gleichen Hürden überwunden werden müssen.

3.2.3 Genehmigungsvoraussetzungen im Einzelnen

Bei diesen Merkmalen handelt es sich um die in § 14a Abs. 2 AEG aufgezählten unbestimmten Rechtsbegriffe „vertragliche Bindungen“, „Investitionen“ und „sonstige vergleichbare Risiken“.

3.2.3.1 Vertragliche Bindungen

Unter vertraglichen Bindungen sind alle rechtsgeschäftlichen Regelungen eines Rechtsverhältnisses zu verstehen, die von den Parteien einvernehmlich getroffen werden und insoweit eine vertragliche Bindungswirkung entfalten¹⁸.

Ob ein enger Bezug zu dem betroffenen Verkehr vorliegt und der Rahmenvertrag das durch die vertragliche Bindung eingegangene Risiko mindert, muss nach einer Gesamtbetrachtung aller wesentlichen Bestandteile eines Vertrags entschieden werden. Daher ist es erforderlich, dass relevante Verträge oder falls unumgänglich aussagekräftige Vertragsentwürfe¹⁹ mit der Antragstellung vollständig vorliegen²⁰.

Beispiel: Ein EVU schließt einen Leasingvertrag über Fahrzeuge mit einer Leasinggesellschaft ab. Die Laufzeit des Leasingvertrags beträgt acht Jahre.

Für diese Dauer möchte das EVU einen Rahmenvertrag abschließen. Die Genehmigung ist davon abhängig, welche vertraglichen Bindungen der Antragsteller eingegan-

¹⁸ Einige relevante Vertragsarten werden im Anhang (Abschnitt 5.1) behandelt.

¹⁹ Vertragsentwürfe können nur bei noch nicht erfolgtem Vertragsschluss und auch nur insoweit akzeptiert werden, als dass sie einen ausreichend sicheren Verhandlungsstand mit dem Vertragspartner repräsentieren, aus dem die vertragliche Bindung sowie alle notwendigen Informationen zur Einschätzung des einzugehenden Risikos und der ggf. zu tätigen Investitionen ersichtlich sind. Weiterhin steht der Antragsteller in der Pflicht, die endgültigen Vertragsunterlagen bei Vertragsschluss umgehend der Bundesnetzagentur zur Verfügung zu stellen. Die Voraussetzung der erfolgten Genehmigung auf Grundlage von Vertragsentwürfen wird anhand der geschlossenen Verträge nochmals auf Konsistenz mit den Genehmigungsvoraussetzungen überprüft. Daher ist ein realistischer Vertragsentwurf im Genehmigungsverfahren unabdingbar, da bei gravierenden Unterschieden zwischen vorgelegtem Vertragsentwurf und Vertrag, die zu einem Wegfall der Genehmigungskriterien führen, eine auf Vertragsentwürfen erfolgte Genehmigung zurückgezogen werden kann.

²⁰ Die Bundesnetzagentur wird allerdings nicht die Rechtmäßigkeit einzelner Bestimmungen prüfen, da es sich um Privatrecht handelt.

gen ist. Dies kann sich aus dem Leasingvertrag ergeben. Daher muss das EVU mit dem Antrag auch den Leasingvertrag (ggf. in der Entwurfsfassung) zur Verfügung stellen. Die Bundesnetzagentur wird z. B. prüfen, welche Kündigungsfristen bestehen und welche Vertragsstrafen bei einer außerordentlichen Kündigung anfallen. Dort, wo durch die lange Laufzeit eines Rahmenvertrags das wirtschaftliche Risiko für das EVU gemindert wird, kann die Genehmigung durch die Bundesnetzagentur ausgesprochen werden.

3.2.3.2 Investitionen

Die klassische Investition erfolgt in der Regel durch eigene Mittel des Unternehmens (Eigen- und/oder Fremdkapital) und wird bilanziell aktiviert. Im Rahmen der Prüfung lang laufender Rahmenverträge berücksichtigt die Bundesnetzagentur allerdings auch Miet- und Leasingverhältnisse als investitionsähnlich bzw. als besondere Art der Finanzierung der Investition (siehe auch 3.2.31).²¹ Maßgeblich für die Eignung der Investitionsfinanzierung bzw. Investitionsdurchführung in Bezug auf die Genehmigungsvoraussetzung des Rahmenvertrags ist, dass das wirtschaftliche Risiko des beschafften Produktionsmittels (zumindest für die beantragte Laufzeit des Rahmenvertrages) beim Antragsteller liegt. Für die Genehmigung von lang laufenden Rahmenverträgen können Investitionen bei EVU (z. B. in rollendes Material) oder Investitionen bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in Frage kommen.

Wie Abbildung 2 gezeigt hat, sind Investitionen als Genehmigungsvoraussetzungen in allen Blöcken vorgesehen. Dennoch sind die meisten Attribute, wie „besonders“, „erheblich“ und „umfangreich“ in der volks- bzw. betriebswirtschaftlichen Terminologie eher nicht gebräuchlich und daher auszulegen. Bei der Auslegung der Investitionsbegriffe sind zwei Kriterien zu beachten:

Investitionen sollen durch den längeren Rahmenvertragszeitraum abgesichert werden. Dies ist jedoch nur solange erforderlich, bis sich die Investitionen amortisiert

²¹ Dieser Voraussetzung wird bei Miet- bzw. Leasingverhältnisse in der Regel durch ein atypisches Mietverhältnis entsprochen. Atypische Mietverhältnisse sind mietähnliche Vertragsverhältnis, die mit kauftypischen Risiken wie Verlustgefahr, Beschädigung etc verknüpft sind, die der Leasing-Nehmer zu verantworten und finanziell zu tragen hat. Die gängigste Form stellt das Financial Leasing dar, bei dem die Vermietung durch den Leasing-Geber für eine bestimmte, unkündbare Grundmietzeit erfolgt. In dieser Zeit trägt der Leasingnehmer das Investitionsrisiko. Auch Vertragsstrafen im Falle einer vorzeitigen Kündigung eines ordentlichen Mietverhältnisses stellen in der Höhe dieser möglichen Forderung ein Investitionsrisiko dar.

haben sowie bis die Abschreibungen²² der Investitionsgüter erfolgt sind. Durch Einführung der Begriffe „Amortisation“ und „Abschreibung“ können die unbestimmten Rechtsbegriffe „besondere“, „umfangreiche“ und „langfristige“ Investition ausgelegt werden.

Eine *besondere* Investition liegt vor, wenn sich eine Investition frühestens nach mehr als fünf Jahren amortisiert. Eine erhebliche bzw. *umfangreiche* Investition liegt vor, wenn sich die Investition frühestens nach mehr als 10 Jahren (erhebliche Investition) bzw. nach mehr als 15 Jahren (umfangreiche Investition) amortisiert. Eine Investition ist *langfristig*, wenn die Abschreibungsdauer eines Wirtschaftsgutes mehr als 10 Jahre beträgt.

Selbstverständlich müssen auch die Investitionen einen engen Bezug zu dem durch den Rahmenvertrag abgesicherten Verkehr aufweisen. Der enge Bezug ist durch den Antragsteller nachzuweisen und durch Dokumente zu belegen.

3.2.3.2.1 Amortisationsdauer

Die Amortisationsdauer als Zeitraum, in der die Anschaffungsausgaben oder der Kapitaleinsatz einer Investition wieder gewonnen also amortisiert werden kann, stellt in Bezug auf die Investition den Zeitraum dar, in dem das Investitions- und Finanzierungsrisiko besteht. Der Amortisationszeitpunkt setzt somit für das Genehmigungskriterium „Investition“ die maximale Rahmenvertragslaufzeit.

Die Prüfung der Amortisationsdauer durch die Bundesnetzagentur erfolgt mittels Kapitalwertmethode. Bei der Kapitalwertmethode handelt es sich um ein übliches Verfahren der Investitionsrechnung zur Gegenüberstellung von Ausgaben und Einnahmen²³. Es handelt sich hierbei um ein dynamisches Verfahren der Investitions- und Wirtschaftlichkeitsrechnung, das die gesamte Laufzeit des Rahmenvertrages betrachtet und neben der Höhe auch die Zeitpunkte der einzelnen Zahlungsströme innerhalb der beantragten Vertragsdauer und somit auch Zinseffekte berücksichtigt (zur Vorgehensweise der Kapitalwertmethode siehe Abschnitt 5.2)

Das Verfahren der Kapitalwertmethode wird auch auf die anderen Merkmale übertragen. Hiermit kann die Bundesnetzagentur finanzielle Auswirkungen einer unternehmerischen Entscheidung erfassen und ableiten, inwieweit sich der Rahmenvertrag auf das Risiko auswirkt.

²² Die Nutzungsdauer des jeweiligen Anlageguts richtet sich nach den entsprechenden Werten der AfA-Tabellen des Bundesministeriums der Finanzen.

²³ Im Rahmen der Genehmigung von Rahmenverträgen ist es nicht die Aufgabe der Bundesnetzagentur, die Wirtschaftlichkeit bzw. Vorteilhaftigkeit einer Investition zu prüfen.

3.2.3.2.2 Schwellenwerte

Die Begriffe „besondere“, „erhebliche“ bzw. „umfangreiche“ Investitionen beziehen sich sowohl auf den relativen als auch den absoluten Umfang einer Investition. Um zu verhindern, dass Genehmigungen bereits für geringfügige Investitionen ausgesprochen werden, müssen die Antragssteller Schwellenwerte überschreiten. Bei Investitionen sind Schwellenwerte derzeit in folgender Höhe festgelegt:

Die Investitionssumme muss

- mindestens 1 Mio. € und
- mindestens 10 % des voraussichtlichen jährlichen Umsatzes des Unternehmens betragen.

Für die Merkmale „vertragliche Bindungen“ und „sonstige vergleichbare Risiken“ werden die Schwellenwerte entsprechend übertragen.

3.2.3.2.3 Abschreibungsdauer

Eine Investition ist langfristig, wenn die Abschreibungsdauer eines Wirtschaftsgutes mehr als 10 Jahre beträgt. Maßgeblich für die Festsetzung der Abschreibungsdauer sind die Afa-Tabellen.

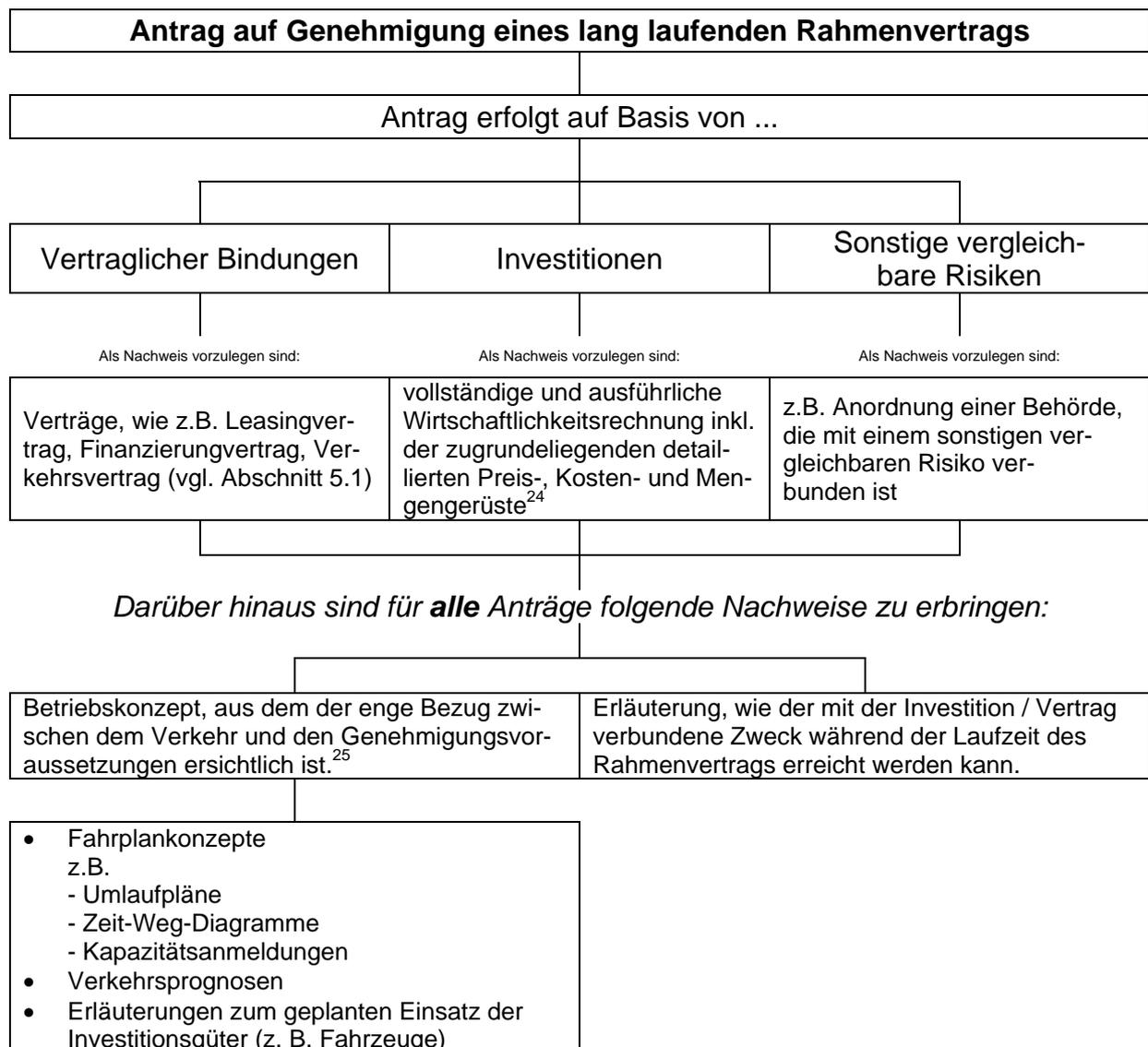
3.2.3.3 Sonstige vergleichbare Risiken

Unter sonstigen vergleichbaren Risiken sind wirtschaftliche Risiken für Unternehmen zu verstehen, die in einem engen Bezug zu dem mit dem Rahmenvertrag verbundenen Zweck entstehen und durch diesen verringert werden können.

Als sonstiges vergleichbares Risiko kann z. B. ein Verwaltungsakt mit Nebenbestimmung angesehen werden.

4. Unterlagen und Nachweise

Um den Antrag auf Genehmigung eines lang laufenden Rahmenvertrages schnell und umfassend bearbeiten zu können, ist die Bundesnetzagentur auf die Übersendung von Nachweisen angewiesen. Bei der nachfolgenden Auswahl wurde darauf geachtet, dass möglichst Unterlagen eingereicht werden können, die vom Antragssteller zu anderen Zwecken (z. B. zur Vorlage beim Fremdkapitalgeber) bereits angefertigt wurden. Hierdurch soll der Bürokratiekostenaufwand bei den Unternehmen verringert werden.



²⁴ Siehe Abschnitt 5.2.

²⁵ Die Informationen in Bezug auf das Betriebskonzept müssen hinreichend genau sein (bspw. in Zug-km), so dass die tatsächliche Nutzung der genehmigten Bandbreiten mit den Produktionsmitteln der Investition grundsätzlich überprüft werden kann.

Bei dieser Aufstellung handelt es sich weder um ein Mindestpaket an Nachweisen noch ist die Aufzählung als abschließend anzusehen. Sofern weitere geeignete Nachweise vorliegen, nimmt die Bundesnetzagentur diese gerne entgegen. Sofern weitere Nachweise in einzelnen Genehmigungsverfahren notwendig werden sollten, wird die Bundesnetzagentur diese beim Antragsteller anfordern.

Die Informationen in Bezug auf das Betriebskonzept müssen hinreichend genau sein (bspw. in Zug-km), so dass die tatsächliche Nutzung der genehmigten Bandbreiten mit den Produktionsmitteln der Investition grundsätzlich überprüft werden kann.

Um die Genehmigung eines lang laufenden Rahmenvertrags zu beantragen, ist ein Antragsformular zu verwenden. Dieses steht auf der Internetseite der Bundesnetzagentur (www.bundesnetzagentur.de → Eisenbahnen → Unternehmen /Institutionen → Schienenwege → Rahmenverträge) zum Download zur Verfügung.

Zusätzlich zu dem Antragsformular sind durch den Antragsteller eine vollständige Investitions-/ Wirtschaftlichkeitsberechnung für den lang laufenden Rahmenvertrag begründende Investitionen nach der Kapitalwertmethode sowie alle hierzu notwendigen Unterlagen und Informationen beizubringen, auf der die Ermittlung der Ein- und Auszahlungsströme sowie sämtliche Parameter und Kalkulationsgrundlagen der Investitionsrechnung beruhen (siehe hierzu Abschnitt 5.2 und 5.3).

5. Anhang

5.1 Überblick über Verträge von Eisenbahnunternehmen, die bei der Genehmigung berücksichtigt werden können.

Damit die Laufzeit eines Rahmenvertrages auf der Grundlage vertraglicher Bindungen genehmigt werden kann, muss der Antragsteller die Existenz solcher Verträge nachweisen. Nachfolgend werden einige aus der Sicht der Bundesnetzagentur relevante Vertragsarten beispielhaft dargestellt.

5.1.1 Verträge von Zugangsberechtigten

Miet-/Leasingvertrag

Beim Mietvertrag überlässt der Vermieter dem Mieter eine Sache zum Gebrauch. Der Mieter ist verpflichtet, den Mietzins zu bezahlen und die gemietete Sache wieder zurückzugeben. Leasing ist ein nach amerikanischem Vorbild entwickelter Mietvertrag. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass die Mietdauer hier regelmäßig unter der gewöhnlichen Nutzungsdauer des Leasinggegenstandes liegt. Folgende Bestandteile sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu prüfen:

Inhalt	Prüfung
Vertragsparteien	Ja
Vertragsgegenstand	Ja
Regelungen Vertragsdauer	Ja
Kündigungsfristen und Kündigungsbedingungen im Miet-/Leasingvertrag (Welches Risiko besteht für den Mieter?)	Ja

Verkehrsvertrag

Nachdem die Zweckverbände SPNV-Leistungen bei den EVU's bestellt haben, werden die vereinbarten Leistungen in einem Vertrag zusammengefasst. Dieser wird als Verkehrsvertrag bezeichnet. Im Schienengüterverkehr (SGV) schließen Zugangsberechtigte Verträge über die Beförderung von Gütern ab (Transportverträge). Die folgenden Vertragsbestandteile können bei der Genehmigung eines Rahmenvertrages von Bedeutung sein:

Inhalt	Prüfung
Vertragsparteien	Ja
Vertragsgegenstand	Ja
Laufzeit des Verkehrsvertrages	Ja
Kündigungsmöglichkeiten und Vertragsstrafen nach Kündigungen (Welches Risiko besteht für den Antragsteller?)	Ja

Es ist zu beachten, dass Unternehmensrisiken häufig nicht unmittelbar aus Verkehrsverträgen sondern erst in Verbindung mit weiteren Verträgen (z. B. Fahrzeugleasing) oder Investitionen (z. B. Kauf von Fahrzeugen) entstehen. Die damit verbundenen Risiken ergeben sich in diesem Fall ebenso nicht aus dem Verkehrsvertrag, sondern aus anderen Verträgen oder Investitionen. Damit kann die Genehmigung eines lang laufenden Rahmenvertrags nicht alleine durch die Vorlage des Verkehrsvertrages belegt werden.

5.1.2 Verträge von Betreibern der Schienenwege

Finanzierungsvertrag

Die Aufgabe eines Schienenwegbetreibers ist die Planung, der Bau und der Betrieb der Schieneninfrastruktur. Mit dieser Aufgabenstellung ist die Finanzierung von Investitionen für das Bestandsnetz und eventuelle Neubaumaßnahmen verbunden.

Insbesondere bei Neubaumaßnahmen und bei größeren Erhaltungsmaßnahmen wird die Schieneninfrastruktur mit Mitteln der öffentlichen Hand gefördert. So werden Verträge zwischen DB AG und dem Bund mit Hilfe einer Rahmenfinanzierungsvereinbarung (z. B. bei BSchwAG) geschlossen. Genaue Details werden in Einzelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. Um sicherzugehen, dass für die Strecke auch eine langfristige Verkehrs- und Bestellgarantie vorliegt, stellt der genehmigungspflichtige Rahmenvertrag ein geeignetes Instrument dar. Die Bundesnetzagentur prüft nach Vorlage des vollständigen Finanzierungsvertrages insbesondere folgende Vertragsbestandteile:

Inhalt	Prüfung
Vertragsparteien	Ja
Höhe der Finanzierungssumme ²⁶ (z. B. die durch die öffentliche Hand zugesicherte Förderung bzw. Beteiligung an einer Baumaßnahme)	Ja
Vertragslaufzeit	Ja
Rückzahlung	Ja
Vertragsstrafen bei Verzug	Ja
Verknüpfung Finanzierungsvertrag mit der Auslastung der Schieneninfrastruktur (Wenn ja, mit welchen Konsequenzen?)	Ja

Ein erhebliches wirtschaftliches Risiko besteht für einen Betreiber der Schienenwege z. B. dann, wenn in Strecken investiert wird, diese aber während der Laufzeit des Rahmenvertrages auf Grund von nicht erfolgten Bestellungen im Nahverkehr oder mangels wirtschaftlichem Interesse im Personenfern- und Güterverkehr aufgegeben werden.

Soweit für den Schienenwegbetreiber hier eine Pflicht besteht, Vertragsstrafen zu leisten oder den Finanzierungsbetrag zurückzuzahlen, obwohl es für die Entscheidungen der Besteller und Verkehrsunternehmen nicht haftbar gemacht werden kann, ist die Genehmigung des Rahmenvertrages zu befürworten. Denn durch den Rahmenvertrag kann der Betreiber von Schienenwegen die Auslastung möglichst langfristig planen. Bei der Prüfung des Rahmenvertrages hat der Antragsteller nachzuweisen, mit welcher Auslastung zu rechnen ist (z. B. durch Vorlage von Verkehrsprognosen, Wirtschaftlichkeitsrechnung, etc.) und mit welchen Konsequenzen eine Veränderung in der Auslastung verbunden ist.

²⁶ Die Finanzierungssumme wird darüber hinaus auch bei der Prüfung einer besonderen Investition benötigt.

5.2 Kapitalwertmethode zur Bestimmung des Amortisationszeitpunktes einer Investition

Die Kapitalwertmethode wird durch die Bundesnetzagentur zur Bestimmung des voraussichtlichen Amortisationszeitpunktes einer Investition bestimmt (siehe auch Abschnitt 3.2.3.2.1). Dieser Zeitpunkt gibt an, wann voraussichtlich das Finanzierungsrisiko der Investition durch die erzielten Mittelrückflüsse hinfällig wird und gibt somit die maximale Laufzeit des Rahmenvertrages für das Genehmigungskriterium „Investition“ vor.

Der Kapitalwert einer Investition C_0 errechnet sich wie folgt:

$$C_0 = -I_0 + \sum_{t=1}^n (R_t) \times (1+i)^{-t} + L \times (1+i)^{-T}$$

wobei gilt:	C_0	Kapitalwert:	der Zeitwert der Investition zum Entscheidungs- bzw. Investitionszeitpunkt
	I_0	Investition:	sämtliche Auszahlungen, die mit der unmittelbaren Durchführung der Investition im Anschaffungsjahr t_0 in Zusammenhang stehen
	n	Perioden (Jahre):	Anzahl der Jahre des Betrachtungszeitraums (mindestens die Dauer des Rahmenvertrages)
	t	einzelne Zeitpunkte von 0 bis T:	das jeweilige Jahr des Betrachtungszeitraums bzw. der Rahmenvertragslaufzeit
	R_t	Saldo der Rückflüsse zum Zeitpunkt t:	ergibt sich sowohl aus positiven als auch aus negativen Zahlungsströme (Einzahlungen E_t und Auszahlungen A_t), die sich aus dem (operativen) Einsatz der Investition innerhalb des jeweiligen Betrachtungsjahres ergeben; sollte der unmittelbare Aufwand zur Investition nicht nur im Anschaffungsjahr direkt zah-

lungswirksam werden (C_0), sind in den Folgejahren anfallende direkte Investitionsauszahlungen auch unter R_t zu subsumieren.

- i Kalkulationszinssatz:
entspricht den Finanzierungskosten der Investition (ergibt sich bei Mischfinanzierung aus den Eigen- und Fremdfinanzierungsanteilen; gewichteter Kapitalkostensatz)
- $(1+i)^{-t}$ Abzinsungsfaktor zum Zeitpunkt t :
berücksichtigt den Zinseffekt (den Zeitwert der Zahlungsströme)
- T Zeitpunkt der Liquidation bzw. der hypothetischen Liquidation zum Ende der beantragten Rahmenvertragslaufzeit
- L_T Liquidationserlös zum Zeitpunkt T
- $(1+i)^{-T}$ Abzinsungsfaktor zum Zeitpunkt T

Während der Kapitalwert C_0 , den voraussichtlichen Wert des Investitionsvorhabens zum Entscheidungs- bzw. Investitionszeitpunkt t_0 angibt, ist der Zeitpunkt in dem Betrachtungszeitraum, an dem der Kapitalwert erstmalig einen positiven Wert (d.h. der kumulierte Zeitwert der Einzahlungen übersteigt den der Auszahlungen) erreicht, der Amortisationszeitpunkt der Investition.

Zur Prüfung und Plausibilisierung der Investitionsrechnung sowie zur Bestimmung des Amortisationszeitpunktes sind der Bundesnetzagentur die vollständige Wirtschaftlichkeitsrechnung und die zugrundeliegenden Preis-, Kosten und Mengengerüste vorzulegen. Alle oben aufgeführten Variablen und Parameter der Investitionsrechnung sowie deren Herleitung müssen für die Bundesnetzagentur nachvollziehbar und prüfbar sein. Dazu ist es erforderlich, dass sämtliche Kalkulationsgrundlagen und Informationsquellen sowie getroffene Annahmen, die zur Ermittlung der in der Kapitalwertbetrachtung eingehenden Ein- und Auszahlungsströme dienen, der Bundesnetzagentur detailliert offengelegt, dokumentiert und zur Verfügung gestellt werden.

5.3 Beispiel für die Überprüfung einer Investition mittels Kapitalwertmethode

Ein EVU kauft einen Triebwagen für 2,0 Mio. €. Um die Investition zusätzlich abzusichern, möchte das EVU für die Dauer von 12 Jahren einen Rahmenvertrag abschließen. Nach 13 Jahren (Stichtag: 31.12.) soll das Fahrzeug veräußert werden.

Eingangsdaten (Beispielwerte):

Anschaffung (I_0) eines Triebwagens:	2.000.000 €
Konstante Einzahlungen/Einnahmen (E_t):	425.000 €
Konstante Auszahlungen/Ausgaben (A_t)	225.000 €
Zeitpunkt der Liquidation (T):	nach 13 Jahren
Liquidationserlös zum Zeitpunkt T (L_T):	350.000 €
Kalkulationszinsfuß, fiktiv (i):	7,0 %
Abschreibungszeitraum gem. Afa:	15 Jahre

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung des EVU's kommt - unter Berücksichtigung der obigen Daten - zu nachfolgenden Ergebnissen:

Wirtschaftlichkeitsrechnung des EVU						
Berechnung einer Investition mittels der Kapitalwertmethode						
t	E_t	A_t	$(E_t - A_t)$	$(1+i)^{-t}$	$(E_t - A_t) (1+i)^{-t}$	C_0
0		2.000.000,00	-2.000.000,00	1	-2.000.000,00	-2.000.000,00
1	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,93	210.280,37	-1.789.719,63
2	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,87	196.523,71	-1.593.195,91
3	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,82	183.667,02	-1.409.528,89
4	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,76	171.651,42	-1.237.877,47
5	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,71	160.421,89	-1.077.455,58
6	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,67	149.927,00	-927.528,58
7	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,62	140.118,69	-787.409,88
8	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,58	130.952,05	-656.457,84
9	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,54	122.385,09	-534.072,74
10	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,51	114.378,59	-419.694,15
11	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,48	106.895,88	-312.798,27
12	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,44	99.902,69	-212.895,58
13	425.000,00	200.000,00	225.000,00	0,41	93.367,00	-119.528,58
13		350.000,00	350.000,00	0,41	145.237,56	25.708,97

Anschaffungsauszahlung (I_0)

Liquidationserlös

Die für die Aufstellung der Wirtschaftlichkeitsrechnung erforderlichen Kalkulationsgrundlagen wurden zumindest für die folgenden Variablen und Parameter der Bundesnetzagentur dargelegt:²⁷

- I_0 (hier A_t in t_0): Kauf-, Finanzierungs-, oder Leasingverträge, Anschaffungs-, Herstell- und Inbetriebnahmekosten, Planungs- und Entwicklungskosten, Finanzierungsstruktur (Eigenkapital- und Fremdkapitalanteile), Anzahl der Züge und Zugang (bzw. früheste Einsatzzeitpunkte) usw.
- E_t und A_t : laufende Ein- und Auszahlungen mit ausführlichem Einzahlungs- und Ausgabeplan basierend auf einem detaillierten Preis-, Kosten- und Mengengerüst (bspw. Zug-/Fahrzeugkilometer pro Zug / pro Jahr, Anzahl Verkehrstage, Kosten- und Tarifsteigerungen, Infrastruktur- und Energiekosten, Instandhaltungskosten, mit der Investition zusammenhängende Personalkosten, durchschnittliche Fahrtgelte, Anzahl Fahrgäste, Personen-km usw.)
- i : Kalkulationszinssatz abgeleitet aus der Finanzierungsstruktur des Investitionsvorhabens (bspw. Eigenkapitalkosten, Fremdfinanzierungskosten, Gewichtungssätze Fremd- und Eigenkapitalfinanzierung)
- T : Liquidationszeitpunkt, Ende des Betrachtungszeitraums oder Laufzeitende des beantragten Rahmenvertrages (bspw. angenommene Nutzungs- bzw. Lebensdauer der Investition, Abschreibungsdauer)
- L_t : Liquidationserlös (zum Rahmenvertragsende) inkl. Herleitung des Liquidationserlöses bzw. des angenommenen Restwertes.

Wird die Bundesnetzagentur die Laufzeit des Rahmenvertrags genehmigen?

Die Genehmigung betrifft im Beispiel den „dritten Block“ (§ 14a Abs. 2 Nr. 2 AEG)²⁸. Dieser ist für Rahmenverträge vorgesehen, die die Laufzeit von zehn Jahren überschreiten. In diesem Fall ist eine Genehmigung zu erteilen, wenn der Antragsteller erhebliche und langfristige Investitionen sowie die Erbringung von Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen nachweisen kann. Die Investition ist erheblich, wenn

²⁷ Die folgenden Beispiele für die dargelegte Kalkulationsgrundlage sind nicht abschließend zu verstehen. Die Auswahl der, der Bundesnetzagentur im Rahmen der Investitionsrechnung zur Verfügung zu stellenden Unterlagen, muss so getroffen werden, dass alle Eingangsgrößen in die Berechnung nachvollzieh-, herleit- und prüfbar sind.

²⁸ Vgl. Seite 7

sie sich frühestens nach mehr als zehn Jahren amortisiert²⁹. Die Investition ist langfristig, wenn die Abschreibungsdauer eines Wirtschaftsgutes mehr als 10 Jahre beträgt. Maßgeblich für die Festsetzung der Abschreibungsdauer sind die Afa-Tabellen³⁰.

1. Prüfung der Langfristigkeit:

Gemäß Afa-Tabellen des Bundesministeriums der Finanzen beträgt die Abschreibungsdauer für den Triebwagen 15 Jahre. Da die Abschreibungsdauer des Wirtschaftsgutes die Grenze von 10 Jahren übersteigt, ist die Investition langfristig i. S. v. § 14a Abs. 2. Nr. 2. AEG.

2. Prüfung der Amortisationsdauer:

Für diesen Prüfschritt wird die Wirtschaftlichkeitsrechnung des EVU benötigt die Amortisationsdauer der Investition gem. Abschnitt 5.2 bestimmt.

Bei gleichen bzw. nachvollziehbaren Eingangsdaten wird das Ergebnis der Prüfung mit den Werten der Wirtschaftlichkeitsrechnung übereinstimmen. Sofern das EVU jährlich konstante Einnahmen in Höhe von 425.000 € erzielt und den Triebwagen zu dem vorgesehenen Preis verkaufen kann bzw. der Restwert im Falle einer Veräußerung am Markt realistisch ist (im Sinne eines hypothetischen Liquidationserlöses), erreicht das Unternehmen erst während des 13. Jahres einen positiven Kapitalwert.

Da sich die Investition frühestens nach mehr als zehn Jahren amortisiert, ist die Investition auch umfangreich i. S. v. § 14a Abs. 2. Nr. 2. AEG.

3. Erreichen von Schwellenwerten

Für die Genehmigung muss der Antragsteller nachweisen, dass er Schwellenwerte überschreitet. Bei Investitionen muss die Investitionssumme

- mindestens 1 Mio. € und
- mindestens 10 % des voraussichtlichen jährlichen Umsatzes des Unternehmens betragen.

Die Anschaffung des Triebwagens verursacht Kosten in Höhe von 2,0 Mio. €, die den Schwellenwert von 1 Mio. € übersteigen. Da das EVU über die Höhe des voraussichtlichen jährlichen Umsatzes des EVU keine Angaben gemacht hat, kann die Prüfung jedoch nicht abschlossen werden.

²⁹ Vgl. Seite 14

³⁰ Vgl. Seite 15

4. Ergebnis

- Die Investition ist umfangreich und langfristig.
- Fehlende Nachweise für eine Genehmigung der Laufzeit:
 - Das EVU muss nachweisen, dass die Investitionssumme mindestens 10 % des voraussichtlichen jährlichen Umsatzes des Unternehmens beträgt (abschließende Prüfung der Schwellenwerte).
 - Außerdem muss das EVU mitteilen, ob die dem Antrag zugrunde liegenden Genehmigungsvoraussetzungen einen hinreichend engen Bezug zur Laufzeit des Rahmenvertrags vorweisen (vgl. 3.2.2.1).

Die Genehmigung kann im Übrigen nur dann erteilt werden, wenn der Rahmenvertrag über Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der RL 2001/14/EG geschlossen werden soll.

Bei Vorliegen aller notwendigen Nachweise und Unterlagen wäre aufgrund der ermittelten Amortisationszeit eine Genehmigung des Rahmenvertrages mit einer Laufzeit von 13 Jahren möglich.

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 (2396) [1994, 2439]), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146)
Afa	Absetzung für Abnutzung
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
RL 2001/14	Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr